

Bilag 5.

DANMARKS AUTOMOBIL-FORHANDLER-FORENING

Den 8. maj 1974.

Vedrørende forslag om forhøjelse af registreringsafgift.

Det var et chok.

Ikke siden krigens tid og vel knap nok da, er den danske bilbranche blevet præsenteret for indgreb i næringsudøvelsen af en så indgribende karakter, som de indgreb, der er indeholdt i det fremsatte lovforslag.

Det kræver ikke yderligere argumentation, at der i *realiteten* er tale om et import- og salgsforbud for afgiftspligtige motorkøretøjer.

Selv om dette forbud ifølge lovens tekst kun skal gælde i ca. otte måneder, er dette tidsrum dog tilstrækkeligt langt til at medføre, at mange for ikke at sige hovedparten af branchens næringsudøvere vil blive udsat for økonomisk ruin. Dette kan vi udtale med sikkerhed på baggrund af de erfaringer, der er blevet indhøstet under oliekrisen i december-januar, hvor de samme konsekvenser ville være indtrådt, hvis salget ikke til alles glædelige overraskelse allerede i januar var kommet i gang igen, selv om de „røde tal“ i bøgerne endnu ikke har skiftet farve.

Det må vel påskønnes, at lovforslaget indeholder hjemmel for finansministeren til at være velvillig i henseende til afvikling af den allerede opnåede afgiftskredit — men hvad hjælper dog dette, når virksomheden af andre grunde mister eksistensmulighederne.

En virksomhed af den karakter, der her er tale om, forudsætter en løbende omsætning, der kun i kortere perioder kan afbrydes, hvis likviditeten og umiddelbart derefter solvensen skal kunne opretholdes.

Tjener det virkelig noget fornuftigt formål at være så rigoristisk.

Lad os pege på et par ting.

De store antal nye biler, der i indeværende år er skaffet til veje ud fra en købmandsmæssig rigtig betragtning om at tjene forbrugernes interesser og fri dem for kommende prisstigninger udefra, vil nu komme til at henstå usolgte på forhandlernes lagre.

Indkøbsprisen skal forrentes. Et lager blot på 1 mill. kr. medfører alene en renteudgift på et par hundrede tusinde kroner på årsbasis, hvis kredit i det hele taget kan opnås eller bevares i den udstrækning.

Forslaget, der vel bl. a. sigter mod tilvejebringelse af en forbedret betalingsbalance, kræver da ikke efter vor opfattelse, at de biler, der allerede er her i landet, skal blive stående på de lagre, hvor de er havnet. De skal jo ikke importeres fra og betales til udlandet endnu engang.

Hvorfor ikke, når indgreb skal til — og det er branchen på lige fod med andre erhvervsgrene villige til at acceptere rimeligheden af — hvorfor da ikke sætte skæringsdagen for afgiftsforhøjelsernes ikrafttræden på et andet tidspunkt end lovforslagets „indregistreringsdato“.

Tillad dog, at de nuværende lagre bliver solgt på de gamle eller i hvert fald kun lidt ændrede vilkår og indskrænk de hårde restriktioner til de biler, der endnu ikke er hjemkøbt.

Det hjælper nemlig i denne forbindelse så lidt, at lovforslaget indeholder den undtagelsesbestemmelse, at afgiftsforhøjelsen ikke gælder for de køretøjer, der bevisligt er solgt på kontrakt inden den 8. maj, er undtaget.

Denne bestemmelse er *uden reelt indhold*. En kontrakt af den art, lovforslaget forestiller sig (lovens § 21), udformes først